EL MITO

43

Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

ASA 1000: la verdadera historia de la "Ferrarita"

Peter Collins: el valiente

312 B2: la "novela" de las suspensiones

Los relojes del Cavallino

9 789504 900344 10043

14·90

VENTA EXCLUSIVA EN KIOSCOS
SUSCRIPCIONES NO VALIDAS EN ARGENTINA
H. SANABRIA D.G.P.

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 43

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.

Diseño: Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Balgorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en junio de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 5 950-49-0034-8

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.
Impreso en Argentina.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

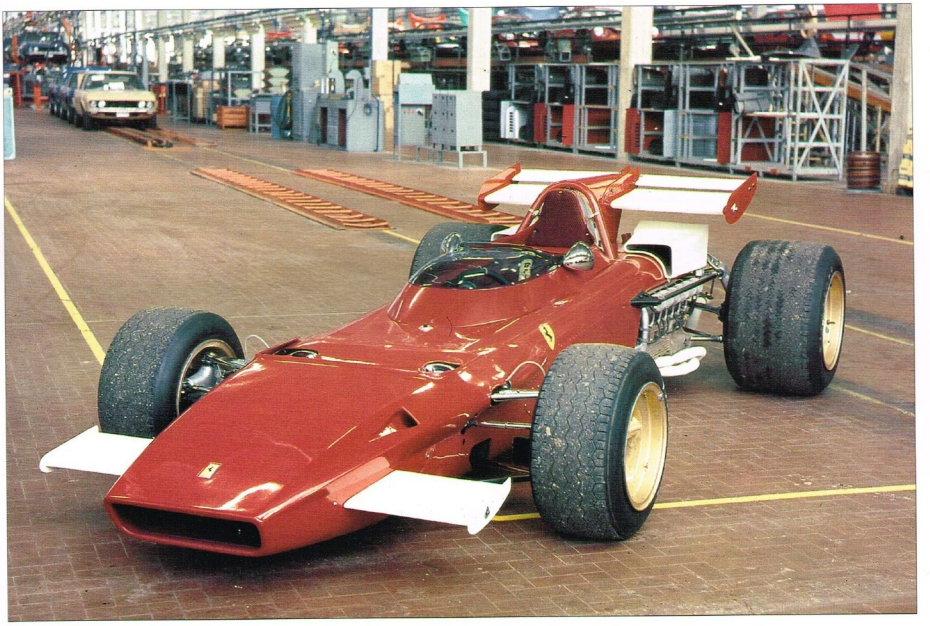
1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS MONOPLAZA F1

312 B2, reina de Holanda

1971: es una de las favoritas al comienzo del campeonato, gracias a sus novedades técnicas y a su línea cuadrada y aerodinámica; sin embargo, sólo ganará un GP con Jacky Ickx.



La Ferrari 312 B2 fotografiada en 1971.

Luego del regreso al triunfo en 1970 con la 312 B, Mauro Forghieri se puso a proyectar una nueva versión de la monoplaza para el año siguiente. La serie de éxitos de Ickx y Regazzoni en la segunda mitad de 1970 y las continuas mejoras del doce cilindros italiano habían llevado a la mayoría de los expertos a señalar a la Ferrari como la gran favorita para el título mundial.

Por otra parte, en Maranello no se habían dormido sobre los laureles y habían preparado la 312 B2, una monoplaza revisada y corregida.

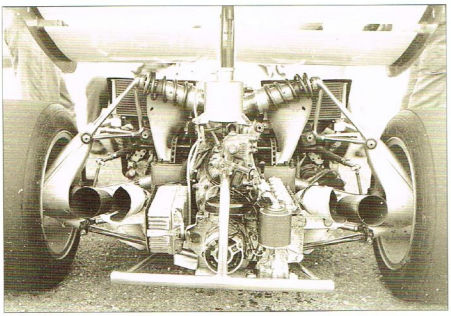
ADEMAS DEL GP DE HOLANDA GANA DOS CARRERAS NO TITULADAS

Lamentablemente, esas expectativas se vieron defraudadas, con la 312 B2, que sólo ganó un gran premio válido para el Mundial, el de Holanda en Zandvoort, con Jacky Ickx. Además, la 312 B2 fue primera en la Carrera de los Campeones en Brands Hatch (ganada por Regazzoni) y en el Jochen Rindt Memorial Trophy, disputado en el circuito de Hockenheim y ganado por Ickx, ambas pruebas no tituladas.

El Campeonato del Mundo fue ganado ampliamente por Jackie Stewart y por Tyrrell. Ickx terminó apenas cuarto y

FICHA TECNICA

Motor: central longitudinal, 12 cilindros en V a 180°, diámetro por carrera 80 x 49,6 mm, cilindrada 2991,8 cm³, compresión 11,5:1	
Distribución:	cuatro válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección indirecta Lucas
Potencia:	470 CV a 12.600 rpm
Cuerpo vehículo:	monoplaza con chasis jaula de caños, revestido con paneles de aluminio
Tracción:	trasera, caja longitudinal de 5 marchas + MA, diferencial autobloqueante ZF
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, con cuadriláteros deformables
Neumáticos:	del. 13 pulgadas, tras. 15 pulgadas, Firestone
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos autoventilados
Dimensiones:	4,02/2,056/0,956 m
Ejes:	del. 1,482 m, tras. 1,475 m
Capacidad tanque:	233 litros
Peso:	558 kilos
Unidades producidas:	3
Números de chasis:	del 005 al 007



Los grupos resortes-amortiguadores de la suspensión trasera, ubicados en posición casi horizontal.

Clay Regazzoni en el GP de Italia 1971, en la entrada de la curva parabólica.

Regazzoni, séptimo, con la Ferrari tercera en la tabla reservada a los constructores.

A pesar de repetir muchas soluciones técnicas ya experimentadas con la 312 B, la 312 B2 se diferenciaba de manera sustancial. Era fácilmente reconocible por la trompa más baja, con la toma de aire del radiador rectangular. También en los laterales la monoplaza se presentaba más recta que la 312 B.

NUEVA SUSPENSION TRASERA CON DISEÑO REVOLUCIONARIO

Su principal novedad era la suspensión trasera, de diseño inédito, revolucionario por la época. Para reducir las masas no suspendidas del vehículo, Mauro Forghieri había ubicado los grupos formados por resortes y amortiguadores sobre la caja de cambio, en posición casi horizontal. El esquema de la suspensión delantera, en cambio, fue conservado casi sin alteraciones. El chasis era una jaula de caños revestida por paneles de aluminio. La letra B en el nombre indicaba la presencia del motor de doce cilindros contrapuestos, definido también como "boxer". En la versión destinada a la 312 B2, el propulsor presentó novedades de relieve. El diámetro de los pistones fue aumentado de 78 a 80 milímetros, con una reducción de la carrera de 51,5 a 49,6 milímetros.

ASI LA RECUERDA CLAY REGAZZONI

"Con la 312 B2 gané enseguida en el debut, en la Carrera de los Campeones en Brands Hatch, una prueba que no era válida para el Campeonato Mundial. Esa victoria fue debida a una feliz elección de los neumáticos, y contribuyó a confundir las ideas en la Ferrari. A la luz de los hechos, creo que hubiéramos sido más competitivos con la 312 B del año anterior. Existían muchas expectativas para el Campeonato del Mundo y nosotros estábamos señalados como favoritos. Después de las primeras salidas con la 312 B, competimos con la 312 B2, que se mostró difícil de manejar a causa del tren trasero inestable. Sobre el auto era muy difícil entender el límite de la adherencia. Y, en efecto, volvimos a utilizar la vieja 312 B. Entre los puntos a favor del vehículo estaba el motor, superior a los competidores."
Clay Regazzoni

CARRERA REDUCIDA PARA AUMENTAR EL REGIMEN DE ROTACION

La reducción de la carrera permitió aumentar el régimen de rotación del motor, sin contraindicaciones para la confiabilidad del mismo. Además, fueron modificadas las cámaras de combustión, la dinámica de los fluidos internos y la forma de los escapes. Gracias a esta serie de modificaciones, la potencia

subió a 470 CV a 12.600 vueltas por minuto, contra los 460 CV a 11.600 r.p.m. erogados por los motores de las 312 B. La Ferrari comenzó el Campeonato del Mundo con la 312 B, confiada a Ickx, Regazzoni y Andretti en el Gran Premio de Sudáfrica en Kyalami. La victoria de Andretti en su debut con la Ferrari y el tercer lugar de Regazzoni confirmaron las previsiones de la víspera, que veían a la Ferrari como gran favorita. La 312 B2 debutó en circuito conducida por Clay Regazzoni en la Carrera de los Campeones, en Brands Hatch, el 21 de marzo. El piloto suizo ganó, contribuyendo a fortalecer la ilusión de que la nueva monoplaza era superior a la anterior. Sin embargo, en muchas pruebas privadas, la 312 B había demostrado ser más veloz. En el GP de España en Jarama, la 312 B2 no estaba todavía lista para los tres pilotos y por eso Ickx, Regazzoni y Andretti participaron con la 312 B. El piloto belga fue segundo detrás de Stewart. La 312 B2 debutó en el campeonato, con Ickx y Regazzoni, en el Gran Premio de Mónaco. Ickx se ubicó tercero detrás de Stewart y Peterson, mientras que Regazzoni se retiró con una suspensión dañada en un choque contra las barreras. La lluvia del Gran Premio de Holanda en Zandvoort contribuyó a la confusión sobre la verdadera competitividad del auto. La gran habilidad de Ickx, que ganó sobre el piso mojado, llevó a la única victoria de la 312 B2 en el Mundial, favorecida por las condiciones meteorológicas excepcionales y por la superioridad de las cubiertas Firestone para lluvia.

Arriba, Regazzoni en el GP de Mónaco; a la izquierda, en prueba.

LOS RESULTADOS DE LA 312 B2

1971

GP Mónaco, *23 de mayo*	*3° Ickx*
GP Holanda, *20 de junio*	*1° Ickx, 3° Regazzoni*
GP Alemania, *1° de agosto*	*3° Regazzoni, 4° Andretti*
GP EE.UU., *3 de octubre*	*6° Regazzoni*

DOBLE RETIRO EN FRANCIA E INGLATERRA

En Francia, en Le Castellet, tanto Ickx como Regazzoni se retiraron. Lo mismo ocurrió en Silverstone, en el GP de Inglaterra, donde la 312 B2 lució inéditos carenados en las ruedas delanteras, aplicados a ambos lados de los spoilers. En Alemania, en Nürburgring, Regazzoni y Andretti fueron tercero y cuarto, detrás de los Tyrrell de Stewart y Cevert. En las pruebas, Regazzoni utilizó también una 312 B para confrontarla con la B2. En el GP de Austria Ickx y Regazzoni se retiraron. En Monza, en el GP de Italia, Ickx prefirió la 312 B con la que se había clasificado segundo en las pruebas.

ANDRETTI APENAS DECIMOTERCERO EN EL GP DE CANADA

Para Ickx y Regazzoni hubo otro abandono. En Canadá, Andretti se ubicó decimotercero, mientras que en los Estados Unidos Regazzoni fue sexto, cerrando la carrera de la 312 B2 en la versión 1971. Al año siguiente, volvieron las suspensiones más convencionales, probadas por la Ferrari ya en octubre de 1971, con el grupo resorte-amortiguador externo. En 1972, con la 312 B2 modificada, Jacky Ickx ganó el GP de Alemania.

LAS RAZONES DE UNA DESILUSION

Las razones del fracaso de la Ferrari 312 B2 hay que buscarlas en la falta de confiabilidad de la monoplaza (5 llegadas en 17 largadas en los últimos 7 grandes premios del año) y en su poca estabilidad. La suspensión trasera con amortiguadores horizontales fue un error, causando serios problemas a los pilotos, especialmente en los circuitos con asfalto irregular. El esquema de la suspensión trasera, además, no era apto para los nuevos neumáticos traseros con perfil rebajado de la Firestone. Las fuertes vibraciones generadas por los neumáticos se sumaron a la falta de adherencia del vehículo, e hicieron que la Ferrari 312 B2 fuese incapaz de ser competitiva, con respecto a las monoplazas de los equipos adversarios. Ya a partir del final de 1971, en la 312 B2 se adoptó una suspensión más convencional, con los grupos resortes-amortiguadores montados otra vez en la parte externa.

1981, súper Villeneuve

Con la 126 C turbocomprimida, el as canadiense logró dos grandes victorias en Mónaco y España, terminando séptimo en el Campeonato del Mundo, ganado por Nelson Piquet con Brabham.

LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

***GP San Marino**, mayo 3*	*5° Pironi*
***GP Bélgica**, mayo 17*	*4° Villeneuve*
***GP Mónaco**, mayo 31*	*1° Villeneuve, 4° Pironi*
***GP España**, junio 21*	*1° Villeneuve*
***GP Francia**, julio 5*	*5° Pironi*
***GP Italia**, septiembre 13*	*5° Pironi*
***GP Canadá**, septiembre 27*	*3° Villeneuve*

En 1981 la Ferrari hizo debutar la 126 C, dotada de motor con turbocompresor. Con esta monoplaza Gilles Villeneuve logró dos memorables victorias en Mónaco y en España, terminando séptimo en la tabla del Mundial. Su compañero Pironi fue decimotercero en el Campeonato del Mundo, con la Ferrari quinta en la Copa de Constructores. Campeón del mundo fue Nelson Piquet, quien doblegó a Carlos Reutemann sólo en el último Gran Premio de la temporada, en Las Vegas. Williams dominó ampliamente en la clasificación reservada a los constructores.

AL COMIENZO DE LA TEMPORADA SE FIRMA EL "PACTO DE LA CONCORDIA"

Después de la firma del primer "Pacto de la Concordia" entre los constructores, el Campeonato del Mundo comenzó en Long Beach. Ganó Jones delante de Reutemann, Piquet, Andretti, Cheever y Tambay. Williams dominó también en el GP de Brasil en Río de Janeiro. Sobre piso mojado prevaleció Reutemann, quien precedió a su compañero Jones. Tercero fue Patrese seguido por Surer, De Angelis y Laffite. En Argentina, en Buenos Aires, Brabham utilizó unos elevadores hidráulicos que bajaban el vehículo en carrera, esquivando de esa manera la nueva regla que imponía una altura mínima del piso de 6 centímetros.

Didier Pironi en el Gran Premio de Inglaterra de 1981. En la tercera posición, Villeneuve.

TODOS COPIAN LOS ELEVADORES HIDRAULICOS DE BRABHAM

Ese artificio fue copiado enseguida por los demás constructores. En Buenos Aires ganó Piquet, quien dejó atrás a Reutemann, Prost, Jones, Ar-

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL 1981

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Piquet	Brabham-Ford	50	3 (RA, RSM, A)
Reutemann	Williams-Ford	49	2 (BR, B)
Jones	Williams-Ford	46	2 (EE.UU O, EE.UU E)
Laffite	Ligier-Matra	44	2 (AU, CND)
Prost	Renault	43	3 (F, H, I)
Watson	McLaren-Ford	27	1 (GB)
Villeneuve	Ferrari	25	2 (MC, E)
De Angelis	Lotus-Ford	14	
Arnoux	Renault	11	
Rebaque	Brabham-Ford	11	
Cheever	Tyrrell-Ford	10	
Patrese	Arrows-Ford	10	
Pironi	Ferrari	9	
Mansell	Lotus-Ford	8	
Giacomelli	Alfa Romeo	7	
Surer	Ensign-Ford	4	
Andretti	Alfa Romeo	3	
Borgudd	ATS-Ford	1	
De Cesaris	McLaren-Ford	1	
Salazar	Ensign-Ford	1	
Tambay	Theodore-Ford	1	

1981: ATENTADO CONTRA EL PAPA

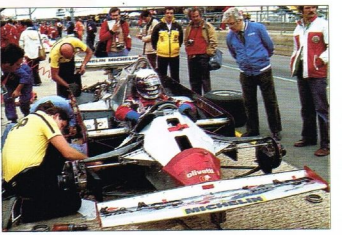
Política: *En Francia, el socialista François Mitterrand es elegido presidente. Atentado contra el papa Juan Pablo II. En Italia estalla el escándalo de la logia masónica P2; comienza el ocaso político de la Democracia Cristiana. En Polonia, el general Jaruzelski da un golpe de Estado, decreta la ley marcial y disuelve Solidaridad. En Egipto es asesinado el presidente Anwar El Sadat.*
Tecnología: *Primer lanzamiento del transbordador espacial Columbia.*
Sociedad: *Se registran los primeros casos de SIDA.*
Automovilismo: *Debuta el Audi Cuatro, turbo con tracción integral, que en cuatro años obtendrá veintiún victorias mundiales y dos títulos de Marcas. Michèle Mouton es la primera mujer que gana un rally mundial, en San Remo.*

Pironi, Forghieri y Villeneuve durante una prueba.

noux y De Angelis. En Imola, en la primera edición del GP de San Marino, Piquet fue otra vez primero, precediendo a Patrese, Reutemann, Rebaque, Pironi y De Cesaris.

EN EL GP DE MONACO FINALMENTE GANA VILLENEUVE

En el GP de Bélgica, en Zolder, ganó Reutemann con amplio margen sobre Laffite, Mansell, Villeneuve, De Angelis y Cheever. En el GP de Mónaco, después de la salida de pista de Piquet, Jones parecía encaminado a la victoria. Pero problemas en los cambios de su Williams le permitieron a la Ferrari del indomable Villeneuve recuperar terreno y lograr un éxito memorable. Villeneuve precedió a Jones, Laffite, Pironi, Cheever y Surer. Gracias a una largada excepcional, Villeneuve se puso al frente del GP de España en Jarama, y mantuvo esa posición hasta el final, pese a la presión de cuatro autos. Al final de una emotiva carrera, el canadiense venció a Laffite, Watson, Reutemann y De Angelis. Entre el primero y el sexto, ¡hubo apenas un segundo y 24 centésimas!



Arriba, Pironi en los boxes del Gran Premio de Inglaterra. A la derecha, Villeneuve en Mónaco, donde cosechó la primera victoria con la 126 C.

EN EL GRAN PREMIO DE CANADA GILLES ES TERCERO

En Dijón, en Francia, Prost ganó su primer GP mundial delante de Watson, Piquet, Arnoux, Pironi y De Angelis.
En el GP de Inglaterra, en Silverstone, Watson fue primero, seguido por Reutemann, Laffite, Cheever, Rebaque y Borgudd. En Alemania, en Hockenheim, volvió a ganar Piquet, que dejó a sus espaldas a Prost, Laffite, Rebaque, Cheever y Watson. En Zeltweg, en el GP de Austria, ganó Laffite delante de Arnoux, Piquet, Jones, Reutemann y Watson. En Holanda, en Zandvoort, primero fue Prost, que superó a Piquet, Jones, Rebaque, De Angelis y Salazar. En el GP de Italia, en Monza, Prost logró un nuevo triunfo delante de Jones, Reutemann, De Angelis, Pironi y

Piquet. En Montreal, Canadá, ganó Laffite seguido por Watson, Villeneuve, Giacomelli, Piquet y De Angelis. Antes del último GP de Las Vegas, competían por el título mundial Reutemann, Piquet y también Laffite. La carrera fue ganada por Jones, que dejó atrás a Prost, Giacomelli y Mansell. Piquet se coronó campeón del mundo con los puntos del quinto lugar obtenido delante de Laffite. Reutemann llegó apenas octavo, con problemas de maniobrabilidad.

LAS SPORT

225 S, una pequeña gran biplaza

1952: con apenas 210 caballos, gana las Mil Millas y la Copa de Oro de los Dolomitas y se clasifica segunda en el durísimo Tour de France. Se produjeron 22 unidades: muchas para la época.

Las dimensiones reducidas y un paso "mínimo" contribuían para que la 225 S fuese un auto muy maniobrable.

La cola de la 225 S termina poco después de las ruedas.

Heredera directa de las afortunadas 195 S y 212 S, la 225 S representa el pasaje decisivo a la "escalada" de cilindrada y potencia que llevó a la Casa de Maranello al formidable V12 tres litros, identificado por la cilindrada unitaria de 250 cm^3.

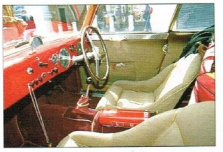
LA MANEJARON PILOTOS OFICIALES Y PRIVADOS

Pero no entró en la historia sólo por esta función de "eslabón" entre dos épocas: producida en la buena cantidad de 22 unidades, la 225 S fue utilizada con éxito por los pilotos oficiales y por muchos privados. En alguna ocasión supo imponerse delante de autos mucho más grandes y potentes, aunque menos maniobrables. Su debut en carrera no fue muy afortunado. Ambos autos, presentados al comienzo de marzo de 1952 en la largada del Giro de Sicilia, con Piero Taruffi y Luigi Villoresi, tuvieron que retirarse: el de Taruffi por fallas en la junta de tapa, el otro, por despiste.

GRAN MANIOBRABILIDAD SOBRE TERRENOS TORTUOSOS

La falla mecánica en sí no era grave, pero había provocado preocupaciones en Ferrari: el motor era un injerto entre el "viejo" V12 de la 212, pro-

yectado por Gioachino Colombo, y algunas soluciones propuestas por Aurelio Lampredi, como el doble encendido (inicialmente utilizado sólo en los motores de los pilotos oficiales). En el banco de pruebas, el motor 225 había demostrado ser potente (210 CV a 7200 rpm) y robusto: ahora tenía que ratificarlo en carrera. Aún más considerando que una legión de 225 S, entre las cuales sobresalían las "especiales" de Piero Taruffi (que disponía de un motor de 4,1 litros) y la de Giovanni Bracco, con el motor de la 250 S.



El volante, en la 225 S, se encuentra a la derecha, como en todas las sport Ferrari de la época.

FICHA TECNICA

Motor:	12 cilindros en V, delantero longitudinal, diámetro por carrera 70 x 58,8 mm, cilindrada 2715 cm³
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 36 DCF doble cuerpo
Encendido:	mono, por distribuidor
Potencia:	210 CV a 7200 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente rígido
Dirección:	tornillo y rueda helicoidal
Frenos:	tambores
Llantas:	de rayos Borrani, neumáticos 6.00-16
Paso:	2,25 metros
Peso:	850 kilos
Unidades producidas:	22 en 1952
Números de chasis:	0154/ED, 0160/ED, 0164/ED, 0168/ED, 0170/ED, 0176/ED, 0180/ED, 0182/ED, 0192/ED, 0198/ED, 0218/ED, 0220/ED (Spider Vignale); 0152/EL, 0156/ET, 0164/ED, 0168/ED, 0170/ET, 0174/ET, 0178/ED (berlinetta Vignale); 0166/ED (botecito Touring); 0200/ED y 0216/ED (carrocería desconocida)

EN LAS MIL MILLAS VENCE A LOS PODEROSOS ALEMANES

Justamente esta última logró, durante un final incandescente, vencer al equipo Mercedes, llegado a Brescia con intenciones de dar batalla.

Pero el triunfo más increíble de esos vehículos se logró en el Gran Premio de Mónaco, ese año reservado a los sport de cilindrada superior a dos litros. Pero hubiese sido extraño de otro modo, ya que casi todos los autos presentes en la largada eran 225 S. Después de una serie de épicos duelos, a la meta llegó primero Vittorio Marzotto, seguido por Castellotti, Stagnoli, Lucas y "Pagnibon". Y el público, en delirio, consagró a este pequeño gran auto.

El V12 de la 225 S daba 210 CV a 7100 rpm.

1952: LOS RESULTADOS DE LA 225 S

Carrera	Pilotos	Resultado
2 Horas de Siracusa	*E. Castellotti*	*1°*
Mil Millas	*Giovanni Bracco*	*1°*
GP de Mónaco	*V. Marzotto*	*1°*
	E. Castellotti	*2°*
	P. Stagnoli	*3°*
	J. Lucas	*4°*
	"Pagnibon"	*5°*
GP de Portugal	*E. Castellotti*	*1°*
	C. de Oliveira	*2°*
	P. Stagnoli	*3°*
Copa de Oro de los Dolomitas	*P. Marzotto*	*1°*
Giro de Calabria	*P. Marzotto*	*1°*
2 Horas de Senigallia	*P. Marzotto*	*1°*
Tour de France	*"Pagnibon"*	*2°*

estaba montado sobre el chasis de la 212, con un paso de apenas 2,25 metros, que le garantizaba al auto una maniobrabilidad envidiable en los trazados más tortuosos. Exactamente como era el de Siracusa, donde corrió el domingo siguiente al Giro: se impuso Eugenio Castellotti, conquistando la primera victoria de la historia de la 225 S. Un éxito completado por el récord de vuelta del mismo Castellotti y por el segundo y tercer lugar de los otros ferraristas privados Bianchetti y Carini.

Pero era apenas el comienzo: en las Mil Millas se presentó

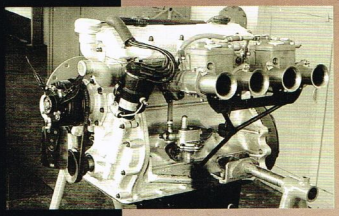
UN CHASIS IDEAL PARA LAS TREPADAS DE MONTAÑA

La mayor parte de las 225 S fue "vestida" por la carrocera Vignale, en versión botecito o berlinetta. En ambos casos se trataba de vehículos angulosos, bastante cuadrados, lindos pero poco personales. Por otra parte, en 1952 la carrocera de Milán aplicó las mismas soluciones estéticas a casi todas las Ferrari que pasaron por su sede, desde las 212 hasta las 225, las 250 y las 340. La única excepción a esta uniformidad estilística fue el botecito (chasis 0176/ED) realizado a pedido de la Escudería Guastalla de Milán, que corrió en Mónaco y en otras ocasiones guiado por Stagnoli y Biondetti. Se trataba de un "roadster" de gusto muy inglés, con guardabarros casi separados del cuerpo central (que terminaba en una "boca" frontal en medialuna, en la que estaban incluidos los faros) y ligados entre sí por una curva sobre el costado. Un auto que inspiraba sensación de velocidad aun estando parado, pero del que se perdieron los rastros en el curso de los años: haría sensación aún hoy.

ASA 1000 Coupé y Spider, la "Ferrarita"

1962: nace una GT con dimensiones reducidas y con un motor de 1000 cm³ con cuatro cilindros. Su apodo se debe a que no llevaba el Cavallino sobre el capot, aunque debió hacerlo. Dos versiones: coupé y spider.

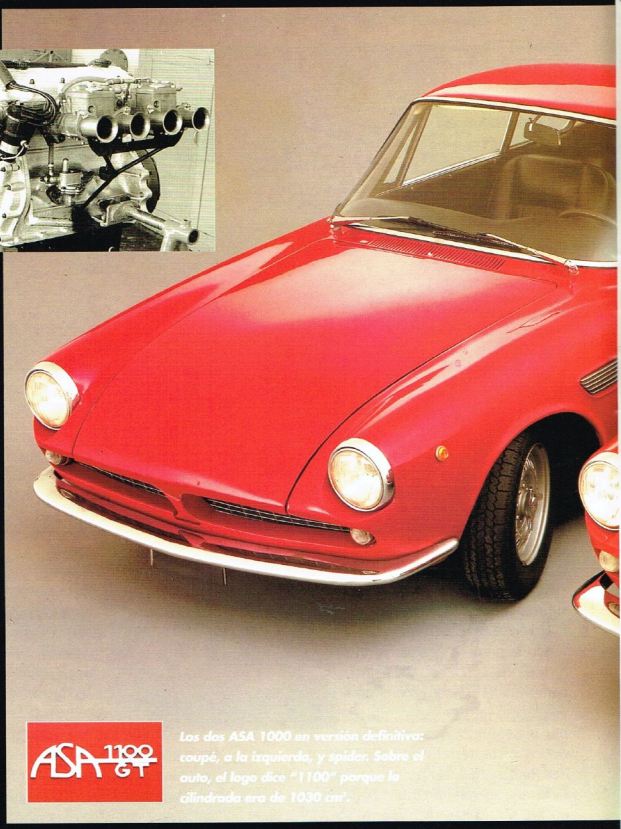
El ASA 1000 es un pequeño gran auto. Mejor dicho: es una pequeña gran Ferrari, aunque, en verdad, no se lo podría definir del todo como un vehículo de Maranello.
La historia del ASA 1000 es bastante complicada. La idea de una pequeña Gran Turismo que se parezca en todo, salvo en las dimensiones, a las más lindas Gran Turismo de la época, es decir a las Ferrari, le vino al propio Enzo Ferrari, a caballo entre los años Cincuenta y Sesenta.
En la conferencia de prensa anual de 1959, Ferrari anunció a los periodistas que había estudiado un motor de 850 centímetros cúbicos, bautizado 854: el 85 indica la cilindrada y el 4 especifica el número de cilindros.



El motor del ASA 1000 fotografiado en la sede de la Ferrari.

LAS PRIMERAS PRUEBAS SE REALIZARON CON UNA COUPE PININFARINA

De la realización de un motor al nacimiento de una pequeña Ferrari, sin embargo, el paso no era breve. Las primeras pruebas, con un motor de 1030 centímetros cúbicos, se realizaron con una carrocería preparada por Pininfarina y similar a la 1200 Coupé. Fue el propio Enzo Ferrari quien, de alguna manera, se ocupó del desarrollo del vehículo, utilizándolo por



Los dos ASA 1000 en versión definitiva: coupé, a la izquierda, y spider. Sobre el auto, el logo dice "1100" porque la cilindrada era de 1030 cm³.

un largo período como auto personal. Pero, probablemente, en los planes del fundador de la Casa del Cavallino no estaba la construcción de un auto de cilindrada tan pequeña.

UN MOTOR INEDITO PARA LA CASA DE MARANELLO

Quizá la realización de ese motor era una diversión, un "juego" para asustar a otros productores, o tan sólo para divertirse escuchando las críticas, que llegaban a los oídos de Ferrari de todas partes, sobre ese extraño, pequeño vehículo que podía dejar mal parada la imagen de la Casa de Maranello.

EN LA PRESENTACION, MUCHAS CRITICAS PARA FERRARI

Muchos fruncieron el ceño ante la noticia de una Ferrari de cuatro cilindros y sólo mil centímetros cúbicos. El disgusto, seguramente, no provenía de que la "Ferrarita" tuviese cuatro cilindros: aún resonaba en el aire el eco de las victorias de la Testa Rossa, una de las Ferrari más importantes en la historia de la Casa de Módena, y la primera versión de esa biplaza llevaba justamente un motor de cuatro cilindros. En el pabellón del

También en los interiores el ASA es una pequeña gran GT.

FICHA TECNICA	
Motor:	4 cilindros en línea, delantero longitudinal, 1032 cm³
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	2 carburadores Weber doble cuerpo
Potencia:	91 CV a 6800 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería dos lugares y dos puertas; chasis jaula de caños de acero; carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, caja de 4 marchas con overdrive en 3ª y 4ª
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente rígido
Frenos:	discos con asistencia hidráulica
Largo:	3,88 m
Ancho:	1,55 m
Altura:	1,20 m
Ejes:	del. 1,46 m, tras. 1,46 m
Peso:	cerca de 780 kilos
Velocidad:	190 Km/h
Aceleración:	0-100 Km/h: 13 segundos
1000 m desde cero:	34 segundos
Consumo:	12 Km/litro a 120 Km/h; 9 Km/litro a 140 Km/h
Producción:	1963-1967
Unidades producidas:	116 coupés y 7 spiders

Un ASA 1000 Spider con la capota de lona levantada.

carrocero Bertone, del Salón de Turín del año 1961, se presenta una coupé de pequeñas dimensiones diseñada por el joven Giorgio Giugiaro. Es bautizada "Mil". Como no se brinda otra información sobre la mecánica de este vehículo, muchos consideran que bajo su capot lleva el anunciado cuatro cilindros Ferrari. Y así, la coupé de Bertone inmediatamente es apodada "Ferrarita" por la prensa, aunque nadie sabe quién la pondrá en producción.

ES PRESENTADA EN 1962 PERO LLEGA AL MERCADO EN 1963

La respuesta se hace esperar exactamente un año: en el Salón de Turín del año siguiente es presentada la coupé ASA 1000, junto a su hermana con carrocería descubierta, la Spider. Esta última estaba carrozada con fibra de vidrio, en vez de aluminio.

La trompa recordaba las monoplazas y las sport Ferrari de 1961 y 1962.

Sin embargo, antes de que los autos llegaran a manos de quienes los habían reservado, tuvieron que pasar casi otros dos años. Sólo en 1964 se realizaron las primeras entregas, casi todas ellas en los Estados Unidos, por obra del importador de la Ferrari en ese país, Luigi Chinetti. Ese interés de Chinetti por la pequeña GT es otra razón para alimentar los interrogantes sobre la "novela" del ASA: ¿era o no una Ferrari?

La paternidad del motor es segura: es Ferrari en todos los sentidos. Se trata de un cuatro cilindros tecnológicamente avanzado para su época. Es un doble árbol de levas a la cabeza, alimentado con dos carburadores doble cuerpo Weber y con las bujías en el lado de la descarga. Entrega 91 caballos a 6800 vueltas por minuto, empujando la pequeña GT a la velocidad, notable tanto entonces como todavía hoy, de 190 kilómetros horarios. ¡Hay que recordar que se está hablando de un motor de mil centímetros cúbicos!

EL CHASIS ESTA FIRMADO POR GIOTTO BIZZARRINI

El motor estaba bien respaldado por un chasis más que respetable. El chasis de la

LA HISTORIA DEL ASA

ASA significa Autoconstrucciones Sociedad por Acciones. Fue fundada para producir y comercializar la "Ferrarita", con sede en Milán, en la calle San Faustino, en la zona Lambrate, por el industrial electroquímico Oronzo De Nora y por su hijo Niccolò, que fue nombrado presidente. Ambos eran aficionados clientes de la Casa de Maranello, y tal vez por eso Enzo Ferrari decidió cederles su motor cuatro cilindros de 1000 centímetros cúbicos. El símbolo de la empresa era un casco medieval debajo de un trébol. La firma cerró su actividad a mediados de 1967.

Un ASA 1000 en una competencia para autos históricos.

coupé Mil Bertone fue diseñado bajo la supervisión de Giotto Bizzarrini, el padre de la 250 GTO. La suspensión delantera de la "Ferrarita" es independiente y la trasera, con puente rígido, y la Mil resulta muy parecida a la berlinetta de punta de la Casa de Maranello. Y no sólo por el chasis: en las fotos del ASA 1000 Prototipo derivado de la 1000 Coupé, tomadas en mayo de 1963, es posible observar una larga cola con un esbozo de spoiler trasero, una trompa baja, "picada", como la definen los diseñadores, con faros carenados y un largo capot. Los laterales eran bajos, con dos troneras estrechas y oblicuas detrás de las ruedas delanteras. Las ventanillas laterales eran corredizas y el parabrisas tenía una curvatura acentuada y era bastante inclinado. ¿Cómo no reconocer en esta descripción un estrecho parentesco estilístico con la mítica GTO, coetánea del ASA 1000? La caja derivaba del Sunbeam Alpine inglés, con las marchas tercera y cuarta dotadas de overdrive, comandado por una palanquita ubicada sobre la bocha de la palanca de cambios. Sin embargo, el éxito de venta no fue el esperado.

Abajo, el ASA 1000 Prototipo de 1963 que nunca debutó en carrera.

Interiores lujosos, considerando que se trataba de un auto de 1000 cm³.

UN PRECIO ELEVADO LIMITO SU EXITO

El precio del ASA 1000 era decididamente elevado, y probablemente la clientela de la época, fuera de la estadounidense, lo juzgó demasiado caro para sus bolsillos. A fin de cuentas, se trataba de poco más que un "juguete" de gran lujo. Así, en 1966, la producción se frenó hasta reducirse a una unidad por semana, para cerrarse definitivamente en 1967. Sin embargo, todavía en 1969 algunos ejemplares nuevos fueron vendidos en los Estados Unidos.

EN TOTAL FUERON PRODUCIDAS 123 ASA 1000 COUPE Y SPIDER

En total fueron producidas 116 ASA 1000 Coupé y siete ASA 1000 Spider: 123 pequeñas joyas de mecánica y estilo.

La inconfundible "boca" tipo tiburón del ASA 1000.

En su época, el ASA 1000 no compitió, pero actualmente algunos entran en pista.

ASA Y LAS CARRERAS

El ASA 1000 Coupé no corrió nunca, como tampoco el 1000 Sport que derivó de aquél y que tenía un gran parecido con la Ferrari 250 GTO. Pero, de cualquier manera, la empresa ASA estuvo activa en las competencias: en 1966 fue presentado el Roll Bar RB 613, auto con la línea diseñada por Cocó Chinetti, hijo de Luigi Chinetti, y equipado con un motor seis cilindros de 1300 cm³ y 124 CV. Producido en dos ejemplares, conquistó la victoria de su categoría en las 12 Horas de Sebring de 1967.

LOS PILOTOS

Peter Collins, un campeón con gran corazón

Inglés, obtuvo el registro a los 17 años. Se distinguió por su velocidad y por sus cualidades humanas. Compitió para Ferrari de 1956 a 1958, año de su desaparición.

Su sonrisa de actor de cine, su carácter cálido y afable, su estilo y su "fair play" hicieron de él un campeón de la vida tanto como del manejo de los autos de carrera. No sorprende que Enzo Ferrari se haya encariñado con Peter Collins como con muy pocos otros pilotos.

SU DEBUT SE REALIZO EN LA FORMULA 3

Nacido en Mustow Green, cerca de Kidderminster (Birmingham) el 8 de noviembre de 1931, Peter se apasionó muy joven por el deporte del volante. Obtuvo el registro a los 17 años, y luego su padre, vendedor de automóviles, lo ayudó a realizar las primeras experiencias en F3. Entre 1949 y 1951, con las pequeñas monoplazas de 500 cm³, Cooper y JPS, Peter obtuvo varias victorias en circuito y en trepada. En 1952 la HWM lo contrata por dos años, con Moss y Macklin. Debutó en el Mundial F1 en el GP de Suiza, y sumó una serie de resultados modestos, como la monoplaza de la cual disponía. Pero sus cualidades se destacan y, siempre en 1952, Aston Martin lo inscribe en las 9 Horas de Goodwood con un DB3: Peter, en pareja con Pat Griffiths, lo lleva a la victoria, que será repetida el año siguiente en el Tourist Trophy en Dundrod.

EN 1954 CORRE EN F1 Y GANA CON LOS SPORT

Luego, en 1954, además de disputar sin gloria algunas carreras del Mundial F1 con el recién nacido Vanwall, obtuvo un éxito en Silverstone con Aston Martin y tres al volante de la Ferrari Thinwall Special (dos en Goodwood y una en Snetterton).

En 1955 firma para BRM, cuya monoplaza F1 tiene una gestación tormentosa. Esto no le im-

A la izquierda, Peter Collins con su compañero y amigo Phil Hill en el GP de Módena 1957, con la Ferrari Dino 246 F1. Arriba a la izquierda, Collins al volante del auto en la misma ocasión.

pide a Peter imponerse en Aintree y Goodwood. Además, con una Maserati, gana el Daily Express Trophy en Silverstone y el London Trophy en Crystal Palace. Pero los éxitos de mayor prestigio los obtiene en las 24 Horas de Le Mans, donde con Aston Martin es segundo en pareja con Paul Frère, y especialmente en la Targa Florio, donde triunfa con Moss al volante de un Mercedes 300 SLR. En 1956 llega a la Ferrari, con cuyas sport es segundo en las Mil Millas y primero en el Giro de Sicilia y en el GP Supercortemaggiore. En

LA CARRERA DE PETER COLLINS

Peter John Collins (Kidderminster, Gran Bretaña, 8 noviembre de 1931 - Bonn, Alemania, 3 de agosto de 1958) disputó 32 grandes premios mundiales obteniendo 3 victorias, 3 segundos y 3 terceros puestos, más una pole position. En el Mundial de Fórmula 1 se clasificó tercero en 1956, octavo en 1957 y quinto en 1958. En el Mundial de Marcas contribuyó a los triunfos de Mercedes Benz (1955) y de Ferrari (1957 y 1958). Entre sus éxitos más importantes se suman 10 en carreras no válidas para el Mundial de Fórmula 1 y Fórmula Libre, y nueve en pruebas para autos sport. El afecto que ligó a Enzo Ferrari con el piloto inglés tiene su origen también en el hecho de que era apenas dos meses más joven que Dino, el primogénito del constructor modenés que murió a los 24 años, el 30 de junio de 1956. Era un sábado. Al día siguiente, Peter Collins ganaba en Reims el Gran Premio de Francia y se ubicaba al frente de la clasificación del Campeonato del Mundo de Fórmula 1... Un "regalo" que Ferrari no olvidó jamás.

Arriba, Peter Collins en el GP de Italia 1956, con Lancia-Ferrari D50, recorriendo la curva parabólica de Monza. A la izquierda, el piloto británico habla con el técnico Giulio Ramponi, en Monza en la misma ocasión.

Fórmula 1 sobresale en Bélgica y en Francia, y se presenta en Monza con la posibilidad de luchar por el título, a pesar de tener 8 puntos menos que su compañero de equipo Fangio.

RENUNCIA AL MUNDIAL PARA FAVORECER A FANGIO

En la 34ª vuelta éste regresa a boxes por una falla en la dirección. En ese entonces Peter Collins está tercero, detrás de

LOS PILOTOS

Brian Redman, el especialista de las carreras de duración

Fue uno de los mejores corredores con las sport y las monoplazas F5000. Gracias a sus resultados, la Ferrari conquista en 1972 el Mundial de Marcas con la 312 P/B.

Moss y Musso. Si lograra ganar marcando la vuelta más veloz se coronaría campeón del mundo. Se detiene para cambiar las cubiertas y le preguntan si quiere cederle su auto a Fangio, hecho que acepta inmediatamente, sin poner la menor objeción (a diferencia de Musso, que se había negado pocas vueltas antes). Fangio llega segundo y cosecha su cuarto laurel mundial, haciendo del joven y caballeroso piloto inglés el más afectuoso de los elogios.

Al año siguiente, en F1, Peter solamente gana dos grandes premios no titulados, en Nápoles y Siracusa, y con las sport, el GP de Venezuela en pareja con Phil Hill. El año 1958 comienza con dos victorias, en los 1000 Km de Buenos Aires y en las 12 Horas de Sebring (siempre con Phil Hill). Luego Peter es dos veces primero en Silverstone, en el Daily Express Trophy y en el GP de Gran Bretaña. El 3 de agosto se corre el GP de Alemania en Nürburgring. En la vuelta 11, Collins está segundo y lucha con el Vanwall de Brooks. Pero en el Pflanzgarten fuerza demasiado la marcha y sale de pista, chocando contra un árbol. Es socorrido y transportado al hospital de Bonn, pero muere sin recobrar el conocimiento.

GP de Italia 1957, con Ferrari 801.

Un primer plano de Brian Redman, nacido en 1937 en Lancashire, en Inglaterra.

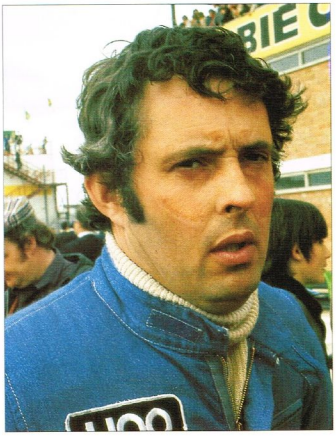
Si hubiera seguido corriendo en F1, habría alcanzado metas más elevadas. Pero no encontró una monoplaza competitiva y, además, no soportaba la atmósfera estresante del "circo": por eso Brian Redman prefirió los autos sport y las monoplazas F5000, volviéndose en ambos uno de los máximos especialistas.

NACE EN INGLATERRA Y COMIENZA A CORRER EN 1959

Nacido en Burnley, en Lancashire, el 9 de marzo de 1937, comienza su aprendizaje en 1959 al volante de un Mini, pasando luego a vehículos de categorías y cilindradas cada vez más elevadas. Con un Jaguar E sobresale en 1965, y con un Lola T70, al año siguiente.

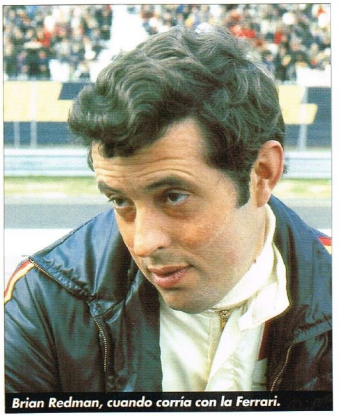
En 1967 conquista su primera victoria internacional, en las 9 Horas de Kyalami, al comando de un Mirage-Ford en pareja con Jacky Ickx. Prueba también la F2 con un Lola, ubicándose noveno en el Campeonato Europeo.

Debuta en F1 en el GP de Sudáfrica 1968, con un viejo Cooper-Maserati, pero debe abandonar.



EN EL AÑO DEL DEBUT EN F1 ES TERCERO EN EL GP DE ESPAÑA

Luego de colocar en su monoplaza un motor BRM, Brian logra enseguida el tercer lugar en el GP de España. Pero en el GP de Bélgica rompe una suspensión, sale de pista y se quiebra un brazo. La lesión interrumpe un período



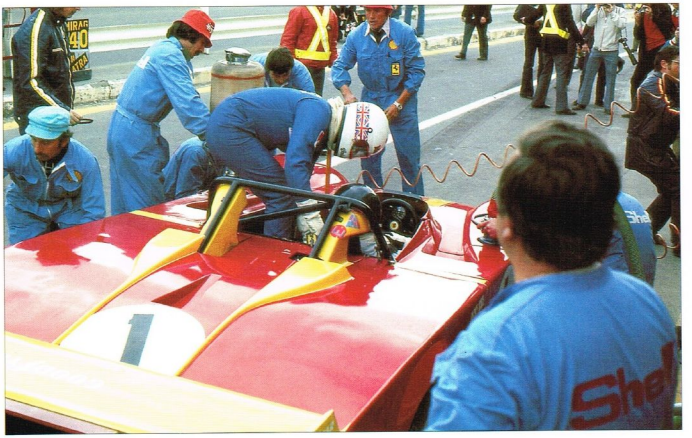
Brian Redman, cuando corría con la Ferrari.

aparición ocasional en F1 (nueve GP entre 1970 y 1974), dedicándose a pleno a las pruebas de velocidad y duración. En cinco años, con la excepción de las 24 Horas de Le Mans, que le es diabólicamente esquiva, gana muchísimas veces: 1969, con Porsche 908, 6 Horas de Brands Hatch, 1000 Km de Monza, de Spa y del Nürburgring, 6 Horas de Watkins Glen (todas en pareja con Siffert); 1970, con Porsche 917 y siempre con Siffert: Targa Florio, 1000 Km de Spa y de Austria; 1971, con Ferrari junto a Regazzoni: 9 Horas de Kyalami; 1972, con Ferrari 312 P/B, 1000 Km de Spa (con Merzario) y de Austria (con Ickx); 1973, otra vez con la 312 P/B: 1000 Km de Monza y del Nürburgring (siempre con Ickx).

DESPUES DE LA F1 Y LA FERRARI SE DEDICA A LA F5000

Redman dedica, entonces, su atención a la Fórmula 5000 y con los Lola del team Haas/Hal se vuelve prácticamente invencible, dominando el campeonato por tres años consecutivos, de 1974 a 1976. Logra, además, adjudicarse las 12 Horas de Sebring (1975, con BMW) y las 24 Horas de Daytona (1976, otra vez con BMW).

Un accidente en una prueba de Can-Am lo detiene en 1977, pero en 1978 es nuevamente primero con Porsche en las 12 Horas de Sebring; luego, otra vez primero en las 6 Horas de Mosport de 1980 y en las 24 Horas de Daytona de 1981, siempre con Porsche, marca con la que ese año se adjudica también el campeonato IMSA. Luego disminuye la actividad, pero no la suspende totalmente. Encuentra la manera de exhibirse brillantemente con los autos de época: entre otras, gana la carrera para F1 históricas en Watkins Glen, en 1991, al volante de un Surtees TS16.



Brian Redman, con su inconfundible casco, sube a bordo de la Ferrari 312 P/B.

muy positivo, iluminado por dos victorias en las 6 Horas de Brands Hatch y en los 1000 Km de Spa, ambas en pareja con Ickx, con Ford GT40. Es también significativo su debut con la Ferrari Dino F2, con un cuarto lugar en la Eifelrennen y una propuesta de contrato que no se concreta en ese momento.

Recuperado del accidente, Redman hará sólo alguna

LA CARRERA DE BRIAN REDMAN

Brian Redman (Burnley, Lancashire, Gran Bretaña, 9 de marzo de 1937), inglés radicado en Florida, disputó apenas 12 grandes premios del Mundial de Fórmula 1, cosechando un tercer, dos quintos, dos séptimos y un noveno puestos, más cinco retiros y una descalificación. En cambio, decididamente más rico es su balance con los autos Sport Prototipo, que lo vieron ganador no menos de 21 veces en las grandes carreras internacionales de velocidad y duración. Sus triunfos contribuyeron a la conquista del Mundial de Marcas por parte de Ford (1968), Porsche (1969 y 1970), Ferrari (1972) y nuevamente Porsche (1980 y 1981). Se dedicó por tres años a la Fórmula 5000 americana con un Lola, y fue indiscutible dominador, ganando el Campeonato del Mundo en 1974, 1975 y 1976. En su activo, Redman tiene también un título de Campeón IMSA, conquistado con Porsche a los 44 años, en 1981.

Shopping F1

Es una tienda donde se pueden encontrar todos los objetos dedicados a la Casa del Cavallino, desde los modelos hasta las calcomanías. Es un lugar especial, porque se encuentra en Maranello, a pocos metros de la fábrica.

Cualquier objeto con la marca Ferrari que se pueda desear está en el Shopping F1.

ES EL ESTABLECIMIENTO MAS CERCANO A LA SEDE DE FERRARI

Ubicado en un lugar privilegiado, a pocos metros de la entrada de la Casa de Maranello, cruzando la calle, el Shopping F1 es un punto de referencia para los hinchas, los clientes y los concesionarios Ferrari, apasionados de los autos y del mundo de la Fórmula 1 en particular.

El Shopping F1 se encuentra cruzando la calle que pasa frente a la Ferrari.

El interior del local: mucho espacio dedicado a los modelos.

En este local, elegante y muy prolijo, se encuentran desde la calcomanía que cuesta menos de un dólar, al libro raro que supera los 500. Y aquí se venden también los productos del catálogo *Idea Ferrari*. La tienda existe desde hace casi 20 años y podría decirse que nació casi "a pedido". En efecto, anteriormente se llamaba Motor Service y comercializaba repuestos para motocicletas. Pero eran más las personas que entraban pidiendo algún suvenir de la Ferrari que las interesadas en los productos para las dos ruedas.

Una de las muchas interpretaciones dadas al Cavallino Rampante de la Ferrari.

GRAN PARTE DE LA TIENDA ESTA DEDICADA AL MODELISMO

Así, después de un breve período de actividad doble, la señora Luisa Maccari, dueña del negocio que ahora dirige con su hijo Luca Fornetti, decidió dar de baja la vieja actividad y dedicarse completamente a la nueva. Ahora, toda una pared de la tienda es un muestrario de miniaturas en todas las escalas y para to-

UN NEGOCIO EN CIFRAS

Unas treinta personas, provenientes de todo el mundo, visitan diariamente el Shopping F1. Hay un millar de artículos en venta. El modelo de auto en escala más vendido es la monoplaza de Fórmula 1 del alemán Michael Schumacher, con unas mil unidades. Individualmente, el récord se lo lleva el modelo de la F40 Burago en escala 1/18. El souvenir más pedido es la calcomanía. El horario de atención del Shopping F1 va de las 9 a las 19.40. La dirección es via Abetone Inferiore angolo via Alfieri, 1 - Maranello (Módena). Teléfono 0039-0536-941613.

Calcomanías de todos los países y de todos los géneros son una especialidad del local de Maranello.

dos los bolsillos: desde la escala 1/18, la más pedida, a la preferida por los coleccionistas por razones de espacio, es decir la 1/43. Otra pared es una librería con volúmenes ilustrados, entrevistas a Enzo Ferrari, ediciones raras como aquella de la autobiografía del "Drake" *Mis terribles felicidades,* mientras que otra podría ser el ropero del hincha de Fórmula 1: gorras, remeras, buzos, chalecos, camperas, todo rigurosamente rojo Ferrari. El mostrador, que tiene la parte superior transparente, expone una serie infinita de calcomanías, escudos, llaveros y pequeños objetos. En las vidrieras dedicadas a los objetos más preciosos, hay relojes firmados por Michael Schumacher. A propósito de los autógrafos, un gran orgullo de la tienda son las firmas que pilotos y personajes famosos de todo tipo dejaron sobre el borde de uno de los mostradores, desde Phil Hill a Little Tony, de Carol Halt a Froilán González, de Umberto Masetti a Giuliano Gemma.

EN LAS PAREDES, FOTOGRAFIAS DE TODOS LOS PILOTOS FERRARI

A lo largo del perímetro del cielo raso se pueden admirar hermosos retratos fotográficos en blanco y negro de todos los pilotos que hicieron la grandeza de Ferrari: no están a la venta, pero de cualquier manera se pueden comprar fotos, tarjetas postales y posters de autos y pilotos. Todas las novedades que ofrece el mercado están a la venta aquí.

La entrada del Shopping F1, arriba. A la izquierda, un rincón dedicado al modelismo.

GRAN PARTE DE LA MERCADERIA LLEGA DESDE INGLATERRA

Las provisiones llegan a ritmo continuo, tanto desde Italia como desde el exterior. En particular es Gran Bretaña la "patria productora" de los pequeños objetos. Desde que en Maranello se abrió la Galería Ferrari, que los turistas visitan en cantidades cada vez mayores, en el Shopping F1 también aumentaron los compradores, especialmente extranjeros.

Ferrari Club Salsomaggiore

Nacido en 1986, tiene su sede en la ciudad termal donde se elige a Miss Italia. Todos los años las competidoras desfilan en las calles a bordo de los autos de los socios.

Es, por así decirlo, el Ferrari Club de Miss Italia: no sólo porque su sede está en la ciudad termal donde el primer sábado de septiembre se desarrolla la elección de la muchacha más linda de la península, sino también porque el presidente de la institución, Rino Lembi, con la colaboración de otros apasionados ferraristas, hace desfilar por las calles de Salsomaggiore Terme a las aspirantes al título a bordo de las Rojas de Maranello.

CADA AÑO, TREINTA FERRARISTAS AL SERVICIO DE LAS CHICAS

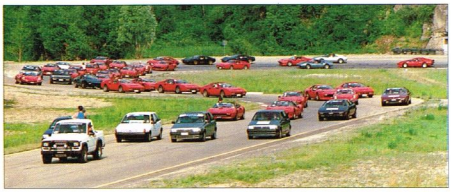
Es un evento muy esperado por el organizador del certamen, Mirigliani, muy feliz de ver desfilar a las chicas, en los días previos a la elección, sobre unas treinta Ferrari puestas a disposición por Lembi y los socios. El Ferrari Club de Salsomaggiore Terme, fundado en 1986 y registrado en Maranello con el número 443/86, es un club de hinchas. Actualmente cuenta con un centenar de ellos, de los cuales por lo menos 15 son propietarios. Su vida social es amplia e interesante. Va desde la participación en las reuniones organizadas por otros clubes (ya que por ser un Club de hinchas el F. C. Salsomaggiore no puede organizarlas autónomamente) a las visitas guiadas al Museo Histórico Ferrari y a la fábrica, y la recolección de fondos para la Asociación para la Lucha contra la Distrofia Muscular. En el cercano autódromo de Varano de Melegari, a comienzos de octubre realizan una jornada en pista, en la que los socios corren sus vehículos con la idea de acercar al gran público y permitirle ver, y a veces hasta subirse, a un bólido rojo de Maranello.

Dos momentos de las manifestaciones organizadas por el Ferrari Club Salsomaggiore.

Gran esfuerzo para las actividades del Club Salsomaggiore.

EL AÑO SOCIAL TERMINA CON LA CENA DE FIN DE OCTUBRE

Tradicionalmente el año social se cierra con la cena del club a fin de octubre. Para los próximos años, entre los objetivos del consejo directivo, formado por nueve socios más el presidente Rino Lembi, figura la organización de comitivas para seguir los grandes premios del área italiana (Monza, Imola, Montecarlo, Zeltweg).



CUANTO CUESTA INSCRIBIRSE

La cuota anual de inscripción es baja: unos 17 dólares. Esto es para permitirles a los jóvenes acercarse al deporte automotor. Cualquiera puede inscribirse en el Club Salsomaggiore. Es suficiente enviar una solicitud a la sede, dirigida a: Lembi Pneumatici, via Parma 46/48, 43039 Salsomaggiore Terme (PR); Tel. y fax 0039-0524-575795.

Los relojes del Cavallino

Entre los muchos que llevan el símbolo de la Casa de Maranello, hay dos viejos Astrolux producidos por la Escudería Ferrari. Cuestan entre 3000 y 6000 dólares.

La historia de la Fórmula 1 y de las carreras en general está ligada al correr del tiempo, al recorrer lo más rápidamente posible los circuitos de carrera. No sorprende, entonces, que con la marca Ferrari hayan aparecido en el pasado, próximo y lejano, relojes y cronómetros de gran valor, actualmente muy buscados por los coleccionistas.

El reloj Astrolux 17 rubíes con marca Ferrari.

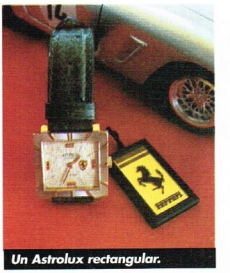
ALGUNOS FUERON REALIZADOS EN CANTIDADES MUY PEQUEÑAS

Algunos son verdaderos "capolavoro" de orfebrería, objetos de rara elegancia. Otros tienen líneas más comunes, pero con el Cavallino Rampante como común denominador. Algunos los pusieron en el mercado las mejores marcas de relojería, otros fueron realizados en un número muy limitado de ejemplares, para uso exclusivo de la dirección de la Ferrari, para hacer regalos a los máximos dirigentes o a los interlocutores más importantes. Astrolux realizó dos clásicos preciosos, de forma redonda y rectangular: el primero, con un diámetro de 37 mm y con un espesor de 5,5 mm, tiene la tapa de acero inoxidable, un pequeño cuadrante segundero cerca del 6 y el logo de la Escudería Ferrari sobre el centro del cuadrante. La malla es de piel de cocodrilo con hebilla de oro; el movimiento es mecánico y antimagnético. El segundo, de forma casi cuadrada (27 mm el largo y 25 mm el ancho, 5 mm el espesor) es muy particular, y presenta un motivo con tres pirámides juntas a las 3, 6, 9 y 12.

Buena parte de los relojes dedicados a la Ferrari.

EL CAVALLINO EN EL CUADRANTE ES UN DETALLE EXCLUSIVO

En el interior de las 3 está también el logo de la Escudería Ferrari. El movimiento es mecánico, la tapa es de acero inoxidable, tiene 17 rubíes y la malla es de color verde con costura invisible y escamas uniformes.

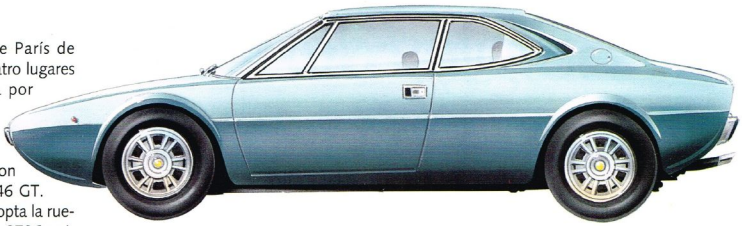

Un Astrolux rectangular.

LOS PRECIOS

Los dos relojes Astrolux presentados aquí están considerados, desde el punto de vista de la colección, casi piezas únicas. Su cotización, de poder hallar alguno todavía en el mercado (en las ferias o en las más importantes tiendas de antigüedades, especialmente en las de Emilia Romagna), se ubica entre los 3000 y los 6000 dólares, según su estado. Pero encontrar un ejemplar sin usar, con el vidrio sin rayar, es prácticamente imposible, según afirma el experto de Módena Maurizio Fontana, propietario de la mayor colección de relojes Ferrari existente. Pero probar, como dice el refrán, no cuesta nada.

1973 308 GT/4: CUATRO LUGARES SUPERVELOCES

Presentada en el salón de París de 1973, es una coupé con cuatro lugares y motor central, diseñada por Bertone y capaz de alcanzar 250 KM/h. El motor es un ocho cilindros biárbol a la cabeza. Las suspensiones son similares a las de la Dino 246 GT. Es el primer vehículo que adopta la rueda de auxilio reducida. Con 2796 unidades producidas es una de las Ferrari más difundidas y, actualmente, uno de los autos del Cavallino más accesibles del mercado de los coleccionistas.



Motor: 8 cilindros en V a 90°, central transversal, 81 x 71 mm, 2926,9 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 8,8:1	
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	4 carburadores Weber 40 DCNF
Potencia:	250 CV a 7700 rpm

Chasis:	jaula de caños de acero
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos con asistencia hidráulica
Peso:	1150 kilos
Velocidad máxima:	250 Km/h

1973 365 GT/4 BB: BERLINETTA BOXER

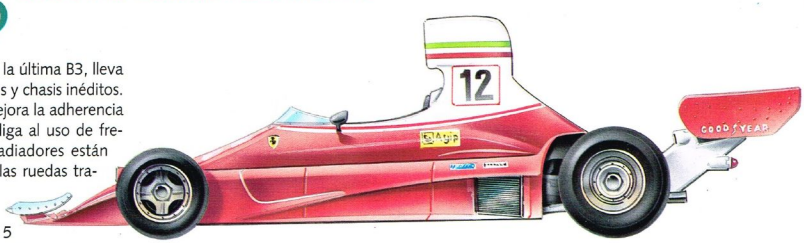
La Berlinetta Boxer es la última Gran Turismo de la serie 365 y la primera de las grandes deportivas de serie con motor trasero. Un prototipo fue presentado en el Salón de Turín de 1971, pero la producción comenzó más de tres años después. El diseño de la carrocería es de Pininfarina y la mecánica presenta algunas soluciones inéditas, como los cambios ubicados debajo del motor, junto al carter del aceite. Arriba del capot trasero, cerca del habitáculo, un spoiler ayuda a llevar el aire hacia el motor.

Motor: 12 cilindros en V a 180°, trasero, 81 x 71 mm, 4390,35 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 8,8:1	
Distribución:	biárbol a la cabeza, dos válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber 38 DCOE
Potencia:	380 CV a 7700 rpm

Chasis:	jaula de caños de acero
Suspensión:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera; caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados con asistencia
Peso:	1160 kilos
Velocidad máxima:	300 Km/h

1975 312 T F1: CAMPEON DEL MUNDO

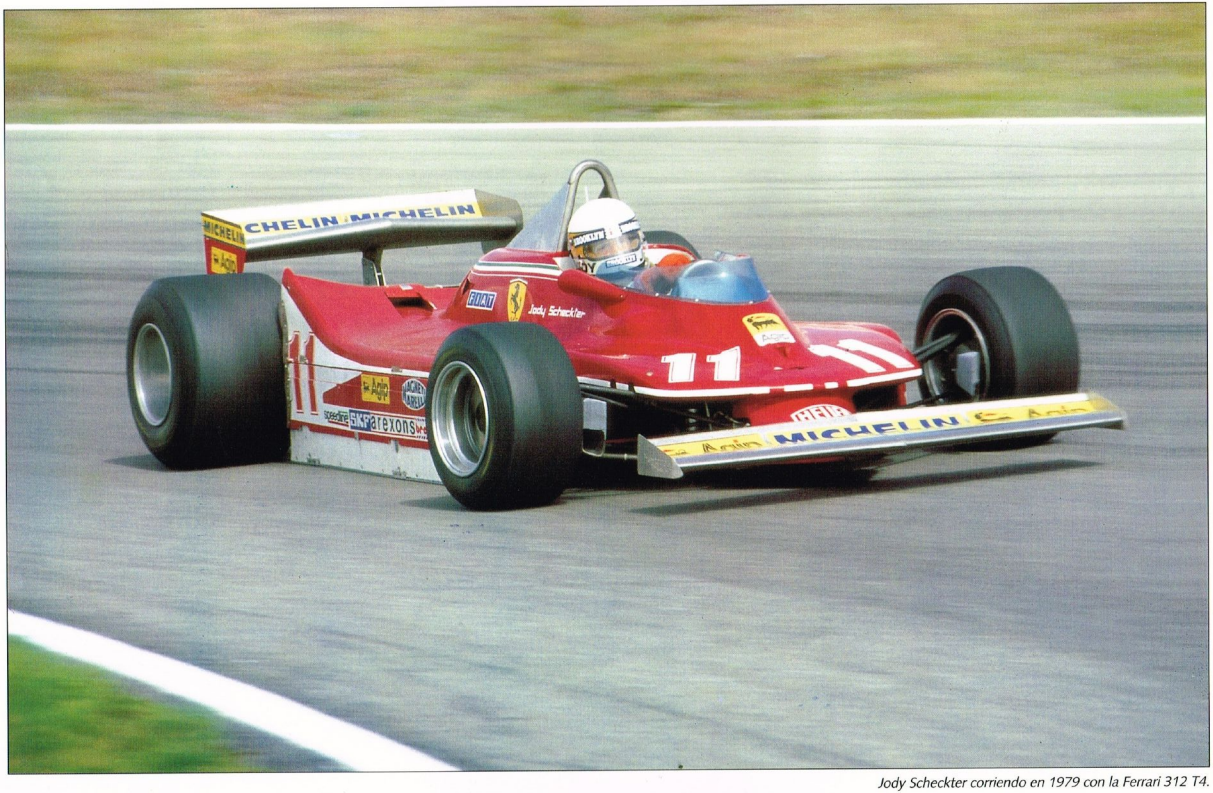
Evolución estética de la última B3, lleva cambios, suspensiones y chasis inéditos. La caja transversal mejora la adherencia del tren trasero y obliga al uso de frenos outboard. Los radiadores están ubicados delante de las ruedas traseras. Le permite a Lauda ganar el Mundial 1975 con 5 triunfos (Mónaco, Bélgica, Suecia, Francia y EE.UU.) y además imponerse en las primeras tres carreras de 1976 (Argentina, Brasil y Sudáfrica). Con la 312 T también Regazzoni gana un GP.



Motor: 12 cilindros en V a 180°, trasero, 80 x 49,6 mm, 2991,8 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, camisas de cilindros de aluminio, compresión 11,5:1	
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección indirecta Lucas
Potencia:	490 CV a 12.200 rpm

Chasis: autoportante de aluminio sobre jaula de caños de acero	
Suspensiones:	independientes en las 4 ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	575 kilos
Velocidad máxima:	según las relaciones de caja

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI



Jody Scheckter corriendo en 1979 con la Ferrari 312 T4.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

Monoplaza 801,
la Ferrari que vino de Turín

Sport 860 Monza,
dedicada a la velocidad

Coupé 456 GTA,
la automática de raza

308 GTB,
un Cavallino de 40.000 dólares